

# Geluidhinder veroorzaakt door spoorwegemplacementen; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer

**VROM**

## Circulaire

*Aan: de besturen van provincies en gemeenten waarbinnen zich een spoorwegemplacement bevindt*  
Kenmerk: MBG 97580377

Datum: 13 januari 1998

Doelstelling: advies en informatie

Juridische grondslag: geen

Relatie met circulaire: *Circulaire industrielaawaai (1 september 1979, nr. 92.462.DGMH/G)*

Geacht college,

### 1. Inleiding

In Nederland vindt een belangrijk deel van het vervoer van personen en goederen plaats via het spoor. Deze vervoerswijze speelt een belangrijke rol bij het komen tot een duurzaam verkeers- en vervoersbeleid. Een goed functionerend spoorwegennet veronderstelt ook de aanwezigheid van emplacementen. Op emplacementen worden treinen gerangeerd, schoongemaakt en gewassen om vervolgens te kunnen worden ingezet voor een volgende dienst. Veel van deze activiteiten vinden plaats in de avond- en nachtperiode.

Er zijn in ons land ruim honderd van deze emplacementen. Voor al deze emplacementen geldt dat ze door de activiteiten die er plaatsvinden in meer of mindere mate geluidhinder veroorzaken voor de omgeving. Al enige tijd is duidelijk dat lang niet alle emplacementen beschikken over een – dekkende – milieuvergunning. Daarbij blijkt tevens dat de geluidsbelasting van een belangrijk deel van de emplacementen de normen uit de Circulaire industrielaawaai overschrijdt.

Een en ander is voor Railinfrabeheer van de NS aanleiding geweest om in 1995 te starten met het Project Industrielawaai emplacementen (PRIL), waarin via een landelijke aanpak wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk zijn om te komen tot geluidreductie. Doel van PRIL is dat in de toekomst alle emplacementen beschikken

over een toereikende milieuvergunning.

Gedurende de laatste jaren zijn door gemeenten en provincies belangrijke inspanningen verricht om de achterstand in de vergunningverlening weg te werken. Ik acht het van belang dat ook ten aanzien van de vergunningverlening voor emplacementen de achterstand wordt ingehaald. De aangegeven ontwikkelingen maken echter dat het bevoegd gezag bij vergunningverlening soms voor lastige vragen komt te staan bij de toepassing van de Circulaire industrielaawaai. Het gaat om de belangen van de NS, die naast houder van een inrichting mede een belangrijke functie vervult voor het openbaar vervoer, en het belang van omwonenden bij een uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar woonklimaat. De recente ontwikkelingen inzake de vergunningverlening rond het emplacement Watergraafsmeer waarbij de Raad van State de vergunning heeft vernietigd en waarbij inmiddels – onder druk van een sluitingsbevel – partijen opnieuw om de tafel zijn gaan zitten om te komen tot een hernieuwde vergunningaanvraag, tonen aan dat een oplossing niet altijd gemakkelijk te vinden is.

In deze brief met bijbehorende bijlage ga ik in op de bij vergunningverlening voor emplacementen te hanteren geluidnormen. Ik wil daarbij met name aandacht besteden aan de gevallen waarin duidelijk is dat de normen uit de Circulaire industrielaawaai niet direct haalbaar zijn. Ik geef u in overweging om in die gevallen te kijken naar de mogelijkheid om – vooralsnog – de bestaande geluidsbelasting te vergunnen. Daarbij vraag ik u echter ook nadrukkelijk om in de vergunning voldoende zorg te schenken aan de wijze waarop het traject naar het bereiken van de waarden van de circulaire wordt vormgegeven. Ook wil ik u aangeven of en zo ja, wanneer er sprake kan zijn van een toekomstige bijstelling van de normen uit de circulaire, waarvoor ondermeer in het kader van

het project PRIL aandacht wordt gevraagd.

### 2. PRIL

In het project PRIL van de NS vindt onderzoek plaats naar mogelijke geluidreducerende maatregelen. De eerste fase van dat onderzoek – PRIL 1 – betrefte de mogelijkheid van maatregelen aan het materieel en is inmiddels afgerond. Van de zijde van de NS is besloten om met de uitvoering van deze maatregelen op korte termijn te beginnen. Het gaat hier met name om het aanbrengen van geluidbeperkende voorzieningen aan reizigersmaterieel. Naar verwachting zullen deze maatregelen in 2003 zijn uitgevoerd. Overigens zal in dit verband door de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat en de NS aandacht moeten worden besteed aan de vraag op welke wijze in de toekomst eisen gesteld kunnen worden aan nieuw aan te schaffen materieel en aan het materieel van nieuwe vervoerders die op het spoornet worden toegelaten. Op dit moment loopt de tweede fase van het PRIL-onderzoek naar generieke maatregelen. Daarin wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn ten aanzien van infrastructuur en werkprocessen. Er wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid en de haalbaarheid. Wat betreft infrastructuur maatregelen zijn ondermeer in onderzoek het voegloos maken van het spoor, het aanbrengen van afdekplaten of watersproeiinstallaties en het vervangen van oud door nieuw spoor. Procesmaatregelen die worden onderzocht zijn bijvoorbeeld het optimaliseren van de verschillende handelingen die op een emplacement worden verricht, de mogelijkheden van herinrichting van een emplacement of van – gedeeltelijke – uitplaatsing. Het is de bedoeling dat het PRIL 2 onderzoek begin 1998 zal zijn afgerond. In de periode 1998 – 2000 zal er vervolgens per emplacement akoestisch onderzoek plaatsvinden. Daarbij zal niet alleen het effect van de onderzochte

generieke maatregelen worden door- gerekend, maar zullen ook andere ter plekke van het emplacement mogelijke geluidreducerende maatregelen aan de orde komen zoals bijvoorbeeld het plaatsen van schermen.

### 3. Vergunningverlening

Van alle emplacementen is er een drietal aan te merken als inrichting in de zin van artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Wet milieube- heer (de vroegere categorie A-inrich- tingen van de Wet geluidhinder).

Verder ligt een twintigtal emplace- menten op een gezoneerd industrie- terrein. Voor die gevallen is ten aan- zien van het equivalente geluidniveau, de zoneringsregeling van de Wet geluidhinder met de daarbij behoren- de mogelijkheid van hogere waarden uitgangspunt. Voor het maximale geluidniveau dient gekeken te worden naar de Circulaire industrielaawaai. Er resteren 84 emplacementen die inte- graal moeten worden beoordeeld aan de hand van de Circulaire industrie- lawaai.

Voor emplacementen die vallen onder de Circulaire industrielaawaai zal moe- ten worden beoordeeld of voldaan kan worden aan de grenswaarden van de circulaire. De situatie zal per emplace- ment verschillen. In een aantal geval- len zal in het stadium van vergunning- verlening duidelijk zijn dat de grens- waarden haalbaar zijn. Daarbij kan nog wel een onderscheid worden gemaakt tussen gevallen waarin de maatregelen meteen kunnen worden getroffen en gevallen waarin de uit- voering van maatregelen enige tijd vergt. In beide gevallen zal de vergun- ning duidelijk kunnen aangeven op welk tijdstip de waarden van de cir- culaire zullen gaan gelden. Bij het vast- leggen van geluidniveau's in de ver- gunning kan rekening worden gehouden met de geluidsreductie die het gevolg zal zijn van de in de toe- komst te treffen voorzieningen aan het materieel.

Er zijn echter gevallen waarin een vol- ledig inzicht in de vraag of de grens- waarden van de Circulaire industrie- lawaai haalbaar zijn en met welke maatregelen, op het moment van ver- gunningverlening nog zal ontbreken. De onzekerheid kan te maken hebben met de omstandigheid dat het gaat om maatregelen waarvan de uitvoerbaar- heid en haalbaarheid op dit moment nog wordt onderzocht in PRIL 2. Het

kan ook zijn dat een dermate grote geluidreductie nodig is dat ter plekke van het emplacement een diepgaand onderzoek nodig is naar mogelijke maatregelen, waarbij wellicht ook ingrijpende maatregelen als overkap- ping of een herinrichting van het grondgebied op of rondom de emplacementenlocatie aan de orde zijn. Een definitief inzicht in de haalbaar- heid van de normen van de circulaire zal in die gevallen derhalve pas verkre- gen zijn als het onderzoek naar de maatregelen per emplacement heeft plaatsgevonden.

Ik acht het van belang dat in het ver- volg in deze gevallen zorgvuldig wordt nagegaan wat de mogelijkheden zijn om in de vergunning vooralsnog uit te gaan van de heersende geluidsbelas- ting. Het spreekt daarbij overigens vanzelf dat – de effecten van – die maatregelen die met inachtneming van het alarabeginsel, reeds direct kun- nen worden genomen wel meteen in de vergunningsvoorschriften worden vastgelegd. Via procedurele en inhou- delijke bepalingen zal vervolgens dui- delijkheid moeten worden gegeven over de weg waarlangs de waarden van de circulaire kunnen worden bereikt. Wat betreft de noodzaak van onderzoek en de besluitvorming over de te treffen maatregelen raad ik u aan zo veel mogelijk aan te sluiten bij het PRIL 2-onderzoek naar generieke maatregelen en het emplacementen- onderzoek.

Bovenstaande benaderingswijze geeft ruimte om aan te sluiten bij het PRIL- spoor en tijd om de waarden van de circulaire te bereiken. Het gaat daarbij zowel om het bereiken van de waarde voor het equivalente geluidniveau als om de piekwaarden. Die benadering doet naar mijn mening recht aan ener- zijds het belang van de NS en ander- zijds het belang van omwonenden. Emplacementen vervullen een belang- rijke rol voor het openbaar vervoernet en voor het vervoer van goederen. Ze liggen in een aantal gevallen dichtbij stationslocaties waardoor er al snel sprake zal zijn van geluidoverlast voor omringende woonbebouwing. Een alternatieve locatie zal veelal niet gemakkelijk voorhanden zijn. In geval van een reeds langere tijd bestaande situatie, zal er bovendien doorgaans sprake zijn van verworven rechten. Dat betekent dat er reden is om bij emplacementen NS de tijd te geven om, met name in die gevallen waarin

nog niet duidelijk is op welke wijze de waarden van de circulaire kunnen wor- den gehaald, via een landelijke aanpak te komen tot het treffen van maatre- gelen.

Zoals ik al aangaf, is het van belang dat het bevoegd gezag in de vergun- ning aangeeft dat op een nader te bepalen datum de waarden van de cir- culaire moeten worden gehaald. Daarbij verdient het aanbeveling om in die gevallen waarin er een duidelijke samenloop is met het PRIL onderzoek, een zodanige datum te kiezen dat het PRIL 2 onderzoek, maar met name ook het emplacementenonderzoek en de toekomstige besluitvorming (zie onder 4) kunnen zijn afgerond.

Ik wil u er verder nog op wijzen dat in die gevallen waarin gaandeweg blijkt dat, ondanks alle inspanningen van de vergunninghouder, de waarden van de circulaire niet haalbaar zijn, artikel 8.24 van de Wet milieubeheer uitkomst kan bieden. Dat artikel biedt de moge- lijkheid aan de vergunninghouder om het bevoegd gezag te verzoeken de beperkingen waaronder de vergun- ning is verleend en de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden te wijzigen, aan te vullen of in te trek- ken. Daarbij kan het bevoegd gezag met de kennis van dat moment over de (on)mogelijkheden om geluidreducerende maatregelen te treffen en met inachtneming van de toekomstige besluitvorming over de normstelling (zie onder 4), opnieuw een beslissing nemen over de maximaal toelaatbare geluidniveau's.

Bij een aantal emplacementen speelt naast geluidhinder ook het aspect externe veiligheid een rol. De in deze brief voorgestelde oplossing voor de geluidproblematiek staat, noch wat betreft het treffen van maatregelen noch wat betreft de vergunningverle- ning, de oplossing van de problema- tiek rond externe veiligheid van emplacementen in de weg. Over deze problematiek die wordt aangepakt in het project PAGE zal ik de Tweede Kamer binnenkort een brief doen toe- komen.

### 4. Bijstelling van de normen van de Circulaire industrielaawaai

De omstandigheid dat voor een aantal emplacementen vooralsnog niet duide- lijk is of de normen uit de circulaire haalbaar zijn, doet de vraag rijzen of de normstelling wel voldoende is toe- gesneden op deze specifieke inrichtin-

gen. Ook door de Tweede Kamer zijn vragen gesteld over de ontstane situatie en de geldende normstelling. Besluitvorming over een mogelijke aanpassing van de normen vraagt om een verantwoorde onderbouwing. Dat betekent dat er naast inzicht in de mogelijkheden en effecten van generieke maatregelen, ook voldoende inzicht zal dienen te bestaan in de mogelijke maatregelen per emplacement, de al of niet ingrijpendheid van die maatregelen en de eraan verbonden kosten. Daaruit zal ook moeten blijken bij hoeveel emplacementen er sprake is van een echt onoplosbare situatie. Pas daarna kan er een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen plaats vinden. Van een al te snelle beslissing zou ook een ongewenste precedentwerking kunnen uitgaan. Strikt genomen zou een besluit inzake al of niet aanpassen van de normstelling van de circulaire dan ook pas aan de orde zijn, nadat het door de NS voor de periode 1998-2000 aangekondigde onderzoek naar mogelijke geluidreducerende maatregelen per emplacement is afgerond. Ik streef ernaar om dit moment naar voren te verleggen. Daartoe zal een gemeenschappelijke werkgroep het onderzoeksprogramma zodanig trachten in te richten dat reeds in een eerder stadium besluitvorming kan plaatsvinden. Een en ander betekent dat ik u op het punt van een eventuele wijziging van de normstelling op dit moment nog geen duidelijkheid kan bieden.

## 5. Slot

Ik hoop dat de in deze brief aangegeven benaderingswijze tot gevolg heeft dat ook spoorwegemplacementen binnen afzienbare termijn beschikken over een milieuvergunning. Ik hoop met name ook een handreiking te bieden voor de vergunningverlening in gevallen waarin pas in het kader van het PRIL-onderzoek naar de maatregelen per emplacement, duidelijkheid zal bestaan over de haalbaarheid van de grenswaarden van de Circulaire industrielawaai. Ik acht het van belang dat er in de verschillende gemeenten terzake van vergunningverlening zodanige besluitvorming plaatsvindt dat weigering of intrekking van een vergunning vooralsnog niet nodig is. Er dient een zo optimaal mogelijke afweging plaats te vinden van zowel de belangen van de NS als van de omwo-

nenden. In de bijlage bij deze brief wordt meer in detail ingegaan op de verschillende elementen die voor vergunningverlening van belang zijn. Wellicht ten overvloede wijs ik u er op dat de voorgestelde benaderingswijze betrekking heeft op toekomstige vergunningaanvragen op basis van de Wet milieubeheer. Zij kan als zodanig geen invloed hebben op verleende – al dan niet reeds onherroepelijk geworden – vergunningen, noch op de beoordeling van vergunningaanvragen die het stadium van bekendmaking van de ontwerp-vergunning reeds zijn gepasseerd.

De ervaringen met de in deze brief beschreven werkwijze zullen worden betrokken bij de toekomstige besluitvorming over een mogelijke bijstelling van de normen van de Circulaire industrielawaai voor spoorwegemplacementen.

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, de NS, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg en de Regionale inspecteurs milieuhygiëne. Indien u over deze brief nadere informatie wenst, kunt u contact opnemen met ing. E.J.L. Niehoff (tel. 070-339 4546), ir. A.W. Bezemer (tel. 070-3394552) of mevr. mr. M.P.J. Hezemans (tel. 070-3394564), medewerkers van de directie Geluid en Verkeer van mijn ministerie. Als u vragen heeft over de concrete toepassing van deze brief, kunt u zich wenden tot de regionale inspectie van de milieuhygiëne.

*Hoogachtend,*

*De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Margaretha de Boer.*

## Bijlage

In deze bijlage wordt ingegaan op een aantal aspecten die bij vergunningverlening voor emplacementen de aandacht verdienen.

### 1. Maatregelen

Maatregelen die in het kader van vergunningverlening aan de orde kunnen komen zijn:

- bronmaatregelen
- maatregelen aan infrastructuur o.a.:
- spoorverbetering
- spoorvernieuwing
- sproeiinstallaties

- procesmaatregelen o.a.:
- uitwisselen van functies op een emplacement
- uitwisselen over dag-, avond- en nachtperiode
- depotvoeding
- uitplaatsing
- afscherming

Er kan een onderscheid worden gemaakt in gangbare maatregelen en niet gangbare maatregelen.

Maatregelen zijn gangbaar als het akoestisch effect, de kosten en de uitvoerbaarheid acceptabel lijken.

Voorbeelden daarvan zijn: het niet meer (akoestisch) testen van de tyfoon, het verplaatsen van activiteiten of een andere routing op het emplacement. Dergelijke maatregelen dienen in het kader van de vergunningverlening zo veel mogelijk in vergunningvoorschriften te worden neergelegd.

Maatregelen aan de infrastructuur kunnen op dit moment nog niet als gangbare maatregelen worden beschouwd. Ze worden in het PRIL 2 traject nader onderzocht. Het zijn maatregelen waarvan het akoestisch effect bekend is, maar waarvan de kosten of de uitvoerbaarheid op dit moment nog niet zijn in te schatten.

Voorbeelden daarvan zijn maatregelen om het piepen van in bochten van de rails tegen te gaan. Dat kan door het gebruik van sproeiinstallaties of het 'stiften' van de rails met een smeermiddel. Deze maatregelen kunnen als zodanig op dit moment nog niet in de vergunning worden voorgeschreven.

Wel kunnen ze onderdeel uitmaken van een in de vergunning op te nemen onderzoeksplicht die wordt gerelateerd aan het PRIL onderzoek.

Ook zeer ingrijpende maatregelen, zoals overkapping of een grootschalige herinrichting van de locatie, kunnen worden beschouwd als niet gangbaar. Deze maatregelen kunnen worden opgenomen in een onderzoeksplicht waarbij aansluiting wordt gezocht bij het PRIL-onderzoek naar maatregelen per emplacement.

Aparte aandacht verdient de mogelijkheid van gevelisolatie. Wanneer emplacementen zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein is isolatie van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk in het kader van de sanering industrielawaai. Gevelisolatie kan echter niet worden aangeboden in het kader van vergunningverlening op basis van de circulaire. Wel is gevelisolatie moge-

lijk als ze aan de vergunningverlening vooraf gaat. Onlangs heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 24 juni 1997 over de circulaire 'indirecte hinder' (29 februari 1996), zich ook uitgelaten over de mogelijkheden van gevelisolatie voorafgaande aan de vergunningaanvraag. Uit deze uitspraak kan worden gelezen dat ingeval voldoende zekerheid bestaat omtrent de naleving van de binnengrenswaarde van 35 dB(A) een vergunning op grond van de Wet milieubeheer niet behoeft te worden geweigerd.

## 2. De grenswaarden van de Circulaire industrielawaai

De Circulaire industrielawaai maakt een onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties. Bij de normstelling wordt voorts onderscheid gemaakt tussen de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau ( $L_{Aeq}$ ) en de piekwaarde ( $L_{max}$ ).

Ingeval van een nieuwe situatie geldt voor het  $L_{Aeq}$ :

- toetsing aan de streefwaarde,
- een overschrijding van de streefwaarde is toelaatbaar op grond van een bestuurlijk afwegingsproces,
- een belangrijke rol speelt het referentieniveau van het omgevingsgeluid,
- als maximum niveau geldt een waarde van 50 dB(A) als  $L_{Aeq}$  of, als dat lager is, het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

Ingeval van een bestaande situatie geldt:

- toetsing aan de streefwaarde,
- overschrijding van de streefwaarde is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid,
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid is toelaatbaar tot een maximum van 55 dB(A) als  $L_{Aeq}$  op grond van een bestuurlijk afwegingsproces

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid wordt apart bepaald over de dag-, avond- en nachtperiode.

Als piekwaarden gelden voor resp. de nacht-, avond- en dagperiode 60, 65 en 70 dB(A). In de vergunning kunnen uitzonderingssituaties worden omschreven waarin een overschrijding van de dagwaarde tot 75 dB(A) mogelijk is. De werkelijk optredende geluidbelasting wordt bepaald voor het gehele emplacement in een afzonderlijk akoestisch onderzoek. Dit gebeurt aan de

hand van een prognose van de aantallen treinen, treintypen en tijdstippen waarop de bewegingen plaats vinden en de route en het type spoor waarlangs gereden wordt. Ingeval de optredende geluidsbelasting hoger is dan ingevolge de circulaire is toegestaan zal het akoestisch onderzoek ook in moeten gaan op de mogelijkheid van te treffen maatregelen.

## 3. De vergunningvoorschriften

Uit het akoestisch onderzoek voor een emplacement zal blijken of de grenswaarden uit de circulaire haalbaar zijn. Daarbij kunnen zich al naar gelang de uitkomst van dat onderzoek verschillende situaties voordoen. Deze worden hier beschreven.

### a. De grenswaarden zijn meteen haalbaar

Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met gangbare maatregelen de grenswaarden haalbaar zijn, kunnen de voorschriften traditioneel worden ingevuld. Dat betekent dat tenminste de grenswaarden, geluidgevoelige objecten en referentiepunten worden ingevuld. Uitvoering van de maatregelen kan onmiddellijk plaatsvinden en er kan van worden uitgegaan dat onmiddellijk na de vergunningverlening de grenswaarden niet worden overschreden.

### b. De grenswaarden zijn op termijn haalbaar

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de grenswaarden met gangbare maatregelen op termijn haalbaar zijn. In dat geval is de uitvoerbaarheid van de maatregelen geen probleem maar is een invoeringstermijn wenselijk. In de vergunning worden dan opgenomen:

- Verhoogde grenswaarden die zijn bepaald voor de situatie zonder (alle) maatregelen;
- De grenswaarden die gaan gelden na de uitvoering van de maatregelen;
- De datum waarop die grenswaarden gaan gelden.

### c. De grenswaarden zijn haalbaar met gangbare maatregelen, maar PRIL maatregelen hebben de voorkeur

Het kan voorkomen dat gangbare maatregelen, bijvoorbeeld afschermende maatregelen, de overschrijding teniet doen, maar dat binnen een acceptabele termijn generieke maat-

regelen worden uitgevoerd met eenzelfde effect. De generieke maatregelen kunnen dan de voorkeur hebben. In de considerans worden de maatregelen, de termijnen en de tijdelijke en definitieve grenswaarden toegelicht.

In deze context kunnen ook de PRIL1 maatregelen aan het materieel worden meegenomen. Met de uitvoering van die maatregelen zal binnenkort worden aangevangen. Naar verwachting kunnen ze in het jaar 2003 volledig zijn uitgevoerd. In het algemeen geldt dat de maatregelen kunnen leiden tot een overall-reductie van 1 dB(A). Plaatselijk kan het echter gaan om een reductie tot 10 dB(A).

In de vergunning worden opgenomen:

- Verhoogde grenswaarden die zijn bepaald voor de situatie zonder (alle) maatregelen;

- Grenswaarden die zijn gebaseerd op de uitvoering van de gangbare maatregelen.

- De datum waarop de laatstgenoemde grenswaarden ingaan.

Feitelijk kan met de bovengenoemde doelvoorschriften worden volstaan. Het is aan de vergunningaanvrager om te beoordelen welke maatregelen te zijner tijd door hem worden getroffen en welk proces hij daarvoor volgt. Om in zo'n geval meer duidelijkheid te krijgen en de vergunning beter handhaafbaar te maken kunnen in de voorschriften worden opgenomen:

- Een onderzoeksverplichting naar de PRIL maatregelen die nodig zijn om de definitieve grenswaarden te realiseren. Het onderzoek dient in te gaan op de kosten van de maatregelen, de uitvoerbaarheid, de fasering van de invoering;
- De datum waarop tenminste met het onderzoek moet zijn gestart;
- De datum waarop de vergunningverlener in kennis moet worden gesteld van de resultaten van het onderzoek;
- De verplichting om in overleg met de vergunningverlener een implementatieplan voor de maatregelen op te stellen;
- De datum waarop het implementatieplan gereed moet zijn;
- De verplichting om de maatregelen uit het implementatieplan uit te voeren;
- De verplichting om wanneer de alternatieve maatregelen niet of slechts gedeeltelijk mogelijk zijn alsnog de gangbare maatregelen uit te voeren.

### d. Duidelijkheid over haalbaarheid van

*de grenswaarden pas in het kader van het PRIL onderzoek naar maatregelen per emplacement*

Op basis van een realistische prognose wordt in het akoestisch rapport vastgesteld dat met gangbare maatregelen de grenswaarden overschreden worden. Alleen met alternatieve maatregelen, bijvoorbeeld in het kader van PRIL, kan worden voorkomen dat de grenswaarden worden overschreden. Zonder maatregelen, of met de uitvoering van gangbare maatregelen, is slechts een deel van de activiteiten te vergunnen. In deze gevallen waarin, door de onzekerheid over mogelijke maatregelen, nog onvoldoende duidelijk is of de grenswaarden haalbaar zijn, zal moeten worden nagegaan of de huidige geluidsbelasting kan worden vergund. In een dergelijke vergunning zal een onderzoeksplicht dienen te worden opgenomen gericht op het bereiken van de waarden van de circulaire. Bij het formuleren van de onderzoeksverplichting kan aansluiting worden gezocht bij het lopende PRIL 2-onderzoek van de NS en bij het toekomstige onderzoek naar de maatregelen per emplacement. Er zal ook zekerheid moeten worden geboden dat na de fase van onderzoek ook werkelijk maatregelen worden getroffen. De vergunning zal procedurele bepalingen moeten bevatten inzake uitdrukkelijke besluitvorming van het bevoegd gezag hieromtrent, waardoor ook inspraak en beroep zijn verzekerd. De uitvoering van een plan van aanpak kan zonodig stapsgewijs plaatsvinden. Daarbij dient er naar te worden gestreefd dat per stap duidelijk wordt welke maatregelen op welk tijdstip moeten zijn ingevoerd. De waarden van de circulaire dienen als eindwaarden in de vergunning te worden neergelegd. Het verdient aanbeveling om de datum van de eindwaarde zodanig te kiezen dat een optimale aansluiting wordt verkregen met de inzet van maatregelen op basis van PRIL en de toekomstige besluitvorming over een eventuele bijstelling van de normen. Indien uiteindelijk blijkt dat de vergunninghouder alle maatregelen heeft getroffen die redelijkerwijs mogelijk zijn, maar dat de eindwaarden toch niet kunnen worden gehaald, kan met gebruikmaking van artikel 8.24 Wm zonodig een verruiming van de vergunning worden aangevraagd. In de voorschriften worden opgenomen:

- Verhoogde grenswaarden in afwachting van de uitvoering van alternatieve maatregelen. De uitvoering van eventuele gangbare maatregelen wordt meegenomen;
- Een onderzoeksverplichting naar de maatregelen die nodig zijn om de definitieve grenswaarden te realiseren. Er kan worden aangeknoopt bij het PRIL-onderzoek. Het onderzoek dient in te gaan op de kosten van de maatregelen, de uitvoerbaarheid, de fasering van de invoering;
- De datum waarop tenminste met het onderzoek moet zijn gestart;
- De datum waarop de vergunningverlener in kennis moet worden gesteld van de resultaten van het onderzoek; zonodig dienen tussentijdse rapportageverplichtingen te worden voorgescreven;
- De verplichting om voor een te bepalen datum een implementatieplan in te dienen. Hier kan aansluiting worden gezocht bij het PRIL-onderzoek naar de maatregelen per emplacement;
- Bepalingen over besluitvorming inzake het implementatieplan. Bij een stapsgewijze implementatie dient steeds afzonderlijke besluitvorming over de te treffen maatregelen plaats te vinden. Per stap moeten de maatregelen en de te bereiken geluidsreductie worden beschreven, alsmede de datum waarop de geluidreductie moet zijn bereikt.
- De verplichting om de maatregelen uit het implementatieplan uit te voeren;
- De definitieve grenswaarden en de datum waarop deze uiterlijk ingaan.

#### **4. Prognose bij het akoestisch rapport**

Van belang is de prognose bij het akoestisch rapport. Naar verwachting zal het spoorwegverkeer zowel voor reizigers- als voor vrachtverkeer de komende jaren aanzienlijk toenemen. Dat betekent dat ook op emplacementen de geluidbelasting de komende jaren aanzienlijk kan toenemen. Het is van belang dat bij de vergunningverlening de toekomstige prognoses uitdrukkelijk worden meegenomen. De toekomstige ontwikkelingen moeten in de aanvraag afzonderlijk worden omschreven. Het bevoegd gezag zal aan de hand daarvan moeten bezien of er aanleiding is om in de vergunning meer geluidruimte te reserveren. Daarbij zal van belang zijn in hoeverre en in welke mate de actuele geluidsbe-

lasting de waarden van de circulaire overschrijdt. Bij het toekennen van extra geluidruimte zal in die gevallen terughoudendheid op zijn plaats zijn. Regel zou kunnen zijn dat de extra geluidsbelasting kan worden meegenomen als deze ook expliciet aan de orde komt in het NS onderzoek naar de maatregelen per emplacement en het daaruit voortvloeiende programma van maatregelen.